

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

19 oktober 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer André Denys tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het nieuwe Schelde-memorandum met Nederland

Voorstel van resolutie van de heren Frans Wymeersch en Jan Penris en mevrouw Marleen Van den Eynde over het project ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en de beslissing dienaangaande van de Vlaamse Regering

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersproblemen aan de Scheldebrug te Temse

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 19 oktober 2004

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.11 uur.*

Interpellatie van de heer André Denys tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het nieuwe Schelde-memorandum met Nederland

Voorstel van resolutie van de heren Frans Wymeersch en Jan Penris en mevrouw Marleen Van den Eynde over het project ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en de beslissing dienaangaande van de Vlaamse Regering

De voorzitter: Aan de orde is de interpellatie van de heer Denys tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het nieuwe Schelde-memorandum met Nederland, met daaraan toegevoegd het voorstel van resolutie van de heren Wymeersch en Penris en mevrouw Van den Eynde over het project ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en de beslissing dienaangaande van de Vlaamse Regering.

De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys: Mijnheer de minister, ik heb in de pers gemerkt dat u met groot enthousiasme verklaart dat u voor het einde van dit jaar een nieuw Schelde-memorandum tot stand wilt brengen, onder meer met een definitieve afspraak over de verdieping van de Westerschelde.

Collega's, dit wordt dan het derde Schelde-memorandum, na Kallo in 2001 en Vlissingen in 2002. Ik geef dit overzicht om ons opnieuw vertrouwd te maken met de term. Schelde-memoranda zijn

de implementaties van de Schelde-verdragen tussen Vlaanderen en Nederland. Het laatste Schelde-verdrag werd ondertekend in Gent op 3 december 2002.

Mijnheer de minister, deze interpellatie heeft niet de bedoeling de onderhandelingen van het Schelde-memorandum over de verdieping van de Westerschelde te bemoeilijken. Integendeel, ik besef heel goed dat Vlaanderen de sterkst vragende partij is.

We moeten verhinderen dat een gebrek aan Vlaamse eensgezindheid onze onderhandelingspositie verzwakt. Om die Vlaamse eensgezindheid te handhaven, moeten we het grootst mogelijke inzicht verwerven in de gevolgen van andere dossiers die ook afhangen van onderhandelingen met Nederland: het afgesproken parallelisme tussen het garanderen van de nautische toegang van de Antwerpse haven en de Gentse zeehaven en het lot van de bezwaarschriften, zoals van de landbouwsector, op de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Mijnheer de minister, om de Vlaamse eensgezindheid te handhaven, is het belangrijk dat het parlement als controlerende overheid inzage krijgt in deze dossiers. Onder meer over de landbouwbezwaren wordt nog een hoorzitting georganiseerd. Vorige week werden door de heren De Meyer en Wymeersch vragen gesteld over de inhoud van de bezwaarschriften. De VLD-fractie heeft een aantal bezwaren onderzocht, en er zit een zekere logica in. Vooraleer definitieve uitspraken gebeuren, wil ik dat er rekening wordt gehouden met deze bezwaren.

Ik stel vast dat minister-president Leterme in de commissie heeft geantwoord dat de landbouw tot

Denys

dusver te weinig werd betrokken bij het tot stand komen van de langetermijnvisie. Intussen heeft de minister-president aan de administratie opdracht gegeven de precieze impact van de ontwikkelingsschets op de landbouw in kaart te brengen.

Mijnheer de minister, u zegt dat u eind dit jaar een memorandum wilt afsluiten. De minister-president kon geen uitsluitsel geven over de termijn om de gevolgen voor de landbouwsector in kaart te brengen.

Mijnheer de minister, kunt u met Nederland onderhandelen over het Schelde-estuarium als de Vlaamse Regering nog geen definitieve beslissing heeft genomen over de ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010? Wat zijn de gevolgen van het afsluiten van een memorandum als de regering nog geen beslissing heeft genomen over de bezwaarschriften?

Collega's, alles moet in het werk worden gesteld om een duurzame eensgezindheid in Vlaanderen te bereiken. Dit is perfect mogelijk. De landbouworganisaties die ik heb gecontacteerd, zijn niet tegen een verdieping van de Schelde, ze vragen alleen meer respect voor de landbouw in de projecten. Ze willen de zaak niet torpederen, ze vragen alleen dat rekening wordt gehouden met hun bezwaren. Eensgezindheid is volgens mij zeer goed mogelijk.

Ik wil ook duidelijkheid over de stand van zaken betreffende het afgesproken parallelisme tussen de nautische toegang van de havens van Antwerpen en Gent. Mijnheer de minister, beide zijn direct afhankelijk van een goed nabuurschap met Nederland, kaderen in het Schelde-verdrag en moeten worden geïmplementeerd door een nieuw Schelde-memorandum.

Om dit dossier goed te begrijpen, is het raadzaam het Schelde-verdrag, de Schelde-memoranda en de gemeenschappelijke verklaringen van de Nederlandse en Vlaamse bewindslieden samen te lezen.

Op 19 september 2003 hebben de bevoegde Nederlandse en Vlaamse bewindslieden elkaar in Antwerpen ontmoet en, in uitvoering van het uit 2002 daterende Schelde-memorandum van Vlissingen, een gemeenschappelijke verklaring afgelegd. In deze verklaring staat onder meer dat ze elkaar

jaarlijks zullen ontmoeten om de voortgang van de gemaakte afspraken te evalueren. Deze afspraken hebben betrekking op de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, op de structurele samenwerking tussen de Schelde-havens, op het nautisch beheer, op de loodsdiensten in het Schelde-gebied en op het verminderen van het veiligheidsrisico in en de nautische toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen. Dit laatste punt slaat op het realiseren van basculebruggen over de Westsluis te Terneuzen en op het bouwen van een tweede zeesluis.

Vanuit het oogpunt van de toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen verontrust de langetermijnvisie op het Schelde-estuarium, zoals vervat in de ontwikkelingsschets 2010, ook het ProSes-dossier geheten, me in zekere mate. De ontwikkelingsschets heeft het namelijk enkel over de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen. Over de toegankelijkheid van de haven van Gent is hierin nergens iets terug te vinden.

Het ProSes-dossier maakt duidelijk deel uit van het akkoord dat de toenmalige ministers Stevaert en Netelenbos op 5 februari 2001 te Kallo door middel van een memorandum hebben afgesloten. De opdracht luidt als volgt: 'een gezamenlijke, ambtelijke, technisch inhoudelijke visie, waarin de geprioriteerde functies veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid van het estuarium in onderlinge samenhang worden beschouwd'. In dit memorandum wordt het belang van de optimale toegankelijkheid van de Schelde-havens, in samenhang met een maximale veiligheid en een gezond en dynamisch ecosysteem in het estuarium, expliciet onderkend. Het gaat hier, met andere woorden, om de toegankelijkheid van alle Schelde-havens.

Vlaanderen telt twee Schelde-havens, die van Antwerpen en die van Gent. Wie enkel oog heeft voor de haven van Antwerpen, en de haven van Gent als een onbelangrijke lilliputter beschouwt, moet toch eens de volgende sociaal-economische gegevens in overweging nemen. De haven van Gent stelt 61.733 mensen tewerk. De directe tewerkstelling bedraagt 28.501 arbeidsplaatsen en de indirecte tewerkstelling betreft iets meer dan 33.000 arbeidsplaatsen. De indirecte tewerkstelling is in de loop van de periode 1995-2002 met 16,4 percent gestegen. De havennijverheid is voor 73 percent van industriële aard. De automobielnijverheid en de metaalverwerkende nijverheid nemen 48 percent

Denys

van de haventrafiek voor hun rekening. De haven vertegenwoordigt 15 percent van de werkgelegenheid in Oost-Vlaanderen. Indien we het aantal arbeidsplaatsen en het verwerkte tonnage vergelijken, blijkt Gent eigenlijk de belangrijkste haven van Vlaanderen te zijn. Dit zijn indrukwekkende resultaten. (*Rumoer*)

Ik hoor de aanwezige Antwerpenaren lachen. Het is niet mijn bedoeling om Gent belangrijker dan Antwerpen te noemen. Ik ben al tevreden indien de Antwerpenaren het belang van de Gentse haven willen erkennen. (*Opmerkingen*)

Ik pleit niet enkel voor de toegankelijkheid van de Gentse haven. Ik pleit voor de toegankelijkheid van beide havens. Ik streef naar eensgezindheid. Ik wil dat het parallelisme, dat in alle gemaakte afspraken is opgenomen, wordt gehandhaafd.

Het gaat me hier niet enkel om de afspraken in de Schelde-memoranda of om de beleidsverklaringen van de bewindslieden. Het gaat me hier niet enkel om het sociaal-economisch belang. Het gaat me hier ook om het Vlaams regeerakkoord. Hierin staat duidelijk te lezen: 'De studies, het beslissings-traject en de besprekingen met Nederland inzake de bouw van een tweede zeesluis te Terneuzen moeten tegen het einde van de legislatuur afgerond zijn.' Indien de Vlaamse Regering dit politiek engagement wil waarmaken, lijkt het me logisch om tijdens het opstellen van een nieuw memorandum uitdrukkelijk aandacht te besteden aan een langetermijnvisie met betrekking tot de optimale toegankelijkheid van de Schelde-havens. Ik wil hier nog even herhalen dat hierbij ook aandacht moet worden geschonken aan de veiligheid en aan het ecosysteem. Mij lijkt het alleszins logisch in dit verband afspraken te maken rond de bouw van een tweede zeesluis te Terneuzen.

Mijnheer de minister, ik zou u een eenvoudige vraag willen stellen. Over het parallelisme en over de toegankelijkheid van beide Schelde-havens zijn reeds afspraken gemaakt. Een langetermijnvisie wordt een noodzakelijkheid. De toegankelijkheid van Gent-Terneuzen is in het Vlaams regeerakkoord opgenomen. Zult u tijdens de komende gesprekken met de Nederlandse overheid over een nieuw Schelde-memorandum de toegankelijkheid van Gent-Terneuzen ter sprake brengen?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, als lid van het havenbestuur van Gent kan ik de heer Denys enkel danken voor zijn pleidooi voor een tweede zeesluis. Op uitnodiging van het havenbestuur hebben alle Oost-Vlaamse parlementsleden onlangs de haven van Gent bezocht. Tijdens dit bezoek is gebleken dat de aanleg van een tweede zeesluis voor het overleven van de Gentse haven bij wijze van spreken een kwestie van leven of dood is.

Er zijn in dit verband reeds een aantal initiatieven genomen. Zo hebben we tijdens het daarnet vermelde bezoek een informatiebrochure gekregen waarin de nautische toegankelijkheid van de Gentse haven wordt beklemtoond. Deze brochure heeft de steun van gouverneur Balthazar en van de commissaris van de Koningin te Zeeland gekregen. Dit initiatief verdient alvast ieders aandacht.

Heel wat argumenten tonen aan dat de haven van Gent een tweede zeesluis nodig heeft. De door de heer Denys aangehaalde cijfers kloppen. Gent is niet zomaar een haven. Zoals gisteren in de kranten stond te lezen, is het de Vlaamse haven met de hoogste toegevoegde waarde.

Mijnheer de minister, het lijkt me belangrijk dat u dit dossier goed opvolgt. Indien de tweede zeesluis in het jaar 2020 – wat niet meer zo ver van ons afligt – nog niet is gerealiseerd, komen in Gent 6.000 arbeidsplaatsen op de tocht te staan.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, ik zou me willen aansluiten bij de interpellatie van de heer Denys. De nautische toegankelijkheid van Gent-Terneuzen is van groot belang. De toekomst van grote bedrijven als Volvo en Sidmar zou wel eens afhankelijk kunnen zijn van de komst van een tweede sluis. De Westsluis is 25 jaar oud. Indien zich in deze sluis een stremming voordoet, komt de volledige productie van Volvo in het gedrang. Dit bedrijf werkt immers volgens het just-in-time principe en is afhankelijk van de snelle doorgang in de sluis.

Gisteren of vandaag heeft de hiertoe opgerichte projectgroep een gefaseerde aanpak voorgesteld.

Schauvliege

De investeringen zouden in zeven fases moeten verlopen. Dit lijkt me zeer realistisch en moet tijdens de onderhandelingen met de Nederlandse overheid zeker aan bod komen.

Dit betekent uiteraard niet dat we onderhandelingen mogen bemoeilijken. Vlaanderen moet dit strategisch aanpakken. De Nederlandse regering wil voor het einde van dit jaar een beslissing over de tunnel van Sluiskil nemen. Voor de Nederlandse regering hoeft de tunnel niet dieper dan 14 meter te liggen. De Nederlanders hebben geen nood aan een diepere tunnel. Met betrekking tot de toegankelijkheid van de haven van Gent voor grote schepen is het evenwel zeer belangrijk dat de tunnel van Sluiskil op een diepte van 17 meter komt te liggen. Vlaanderen zal op dit vlak een duidelijk standpunt moeten innemen. We moeten ervoor zorgen dat de tunnel dieper wordt gelegd en hieraan de nodige investeringen worden verbonden. Indien dit niet gebeurt, wordt de toekomst van de haven van Gent volledig gehypothekeerd. Ik hoop dat de minister dit element tijdens de onderhandelingen aan bod zal brengen.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, vooreerst zou ik de heer Denys willen feliciteren met de teneur van zijn interpellatie. Van iemand die in de dagbladen als de toekomstige gouverneur van Oost-Vlaanderen wordt omschreven, had ik trouwens niets anders verwacht.

Oost-Vlaanderen telt twee zeehavens, met name de Waaslandhaven en de haven van Gent. De heer Denys heeft daarnet al verwezen naar de manier waarop landbouwers en eigenaars en gebruikers van een aantal gebieden in die streek door ProSes worden geïnterpreteerd. Zoals hij terecht heeft vermeld, maken heel wat mensen zich grote zorgen. In feite druk ik het zelfs nog eufemistisch uit.

Vorige week heeft de heer Wymeersch de minister-president hierover in de subcommissie voor Landbouw geïnterpelleerd. Ik heb me toen bij zijn interpellatie aangesloten. Ik wil hier even een paar elementen uit het antwoord van de minister-president in herinnering brengen. Zo heeft de minister-president vorige week het volgende verklaard: 'De Vlaamse Regering kan zich tegen eind dit jaar mogelijk ach-

ter een uitdieping van de Schelde scharen. Tevens zullen de beslissingen in verband met de actualisering van het Sigma-plan in het ProSes-verhaal moeten worden geïntegreerd. Er zal echter eerst moeten worden onderzocht hoe de negatieve gevolgen voor alle sectoren en voor de landbouwsector in het bijzonder tot een minimum kunnen worden herleid. Ik heb de administratie gevraagd een studievoorstel ter zake uit te werken. Deze studie zou uit een viertal luiken moeten bestaan. Ten eerste, de inventarisatie van het gebruik van landbouwgronden, tot op perceelsniveau, en de landbouwbedrijfsvoering in de voorgestelde overstromings- en ontpolderingsgebieden. Ten tweede, het bepalen van een methodologie voor het berekenen van de gevolgen op bedrijfsniveau van de ingrepen in de voorgestelde gebieden. Ten derde, een bedrijfseconomische doorrekening om de directe en de indirecte kosten van de waterberging in functie van de voorgestelde gebieden te bepalen. Ten vierde, het optimaliseren van de waterberging in het hele studiegebied op een manier die een minimale impact op de landbouw heeft. De vraag is in welke mate waterberging kan gebeuren met een minimaal verlies aan landbouwgronden. Bovendien moet de dialoog met de landbouwsector worden hersteld. Tot slot wil ik er de nadruk op leggen dat in het Vlaams regeerakkoord de volgende criteria voor de afbakening van overstromingsgebieden zijn weerhouden: de waterhuishouding, de kostenefficiëntie en het rationeel en zuinig grondgebruik.' Dit is een korte samenvatting van het antwoord dat de minister-president vorige week op de vragen van de heer Wymeersch heeft gegeven.

Ik heb reeds meerdere door ProSes georganiseerde hoorzittingen bijgewoond. Ik zal even de teneur schetsen van de uiteenzettingen die ik tijdens die hoorzittingen heb gehoord. Wat de toegankelijkheid betreft, kan een consensus snel tot stand komen. Wat de veiligheid betreft, is iedereen het eens met de doelstellingen. Iedereen is het evenwel niet eens met de wijze waarop dit in de praktijk wordt ingevuld. Wat de natuurlijkheid betreft, zal nog heel wat studiewerk over de concrete invulling moeten gebeuren. Dit zijn evenwel slechts beschouwingen bij de interpellatie van de heer Denys.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb met veel belangstelling het pleidooi van de heer Denys gehoord.

Martens

Ik heb lange tijd het voorrecht gehad deel uit te maken van het Overleg Adviserende Partijen (OAP) van ProSes. Ik heb toen een gelijkaardig pleidooi gehoord van gouverneur Balthazar. Hij wilde de problematiek van de Gentse kanaalzone en het kanaal Gent-Terneuzen koppelen aan ProSes. Dit tot grote ergernis van de Antwerpse gouverneur en Antwerps VLD-schepen Delwaide, die de afgesproken strakke timing voor ProSes, zoals vastgelegd in het memorandum van Vlissingen, niet wilden bezwaren met de koppeling van de problematiek van het kanaal Gent-Terneuzen.

Er werd toen afgesproken dat de problematiek van het kanaal Gent-Terneuzen een evenwaardige beleidsaandacht verdient, en dat een parallel bilateraal initiatief wordt genomen om dit apart te behandelen, zonder dat het aanleiding kan geven tot vertraging van de besluitvorming over het Schelde-estuarium.

Het moet me van het hart dat niet alles zonder risico is. Ik heb begrip voor de bezwaren van de landbouwsector: door de natuurinvulling van de geplande overstromingsgebieden langs het Schelde-estuarium gaat een stuk landbouwgrond verloren.

We beschikken ook over een rapport van de universiteit van Antwerpen, waaraan werd meegevoerd door wetenschappers van het Instituut voor Natuurbehoud en het Nederlandse Rijksinstituut voor Kust en Zee. Hieruit blijkt dat het onderdeel natuur van de ontwikkelingsschets onvoldoende is om tegemoet te komen aan het streefbeeld natuurlijkheid van de langetermijnvisie en de Europese verplichtingen in verband met de habitatrictlijn.

We moeten lering trekken uit de saga's van het Deurganckdok en het dossier van de Westerscheldecontainerterminal in Vlissingen. Deze terminal is door de Nederlandse Raad van State terug naar af gestuurd, omdat de Europese natuurbehoudwetgeving onvoldoende werd gevolgd.

We moeten rekening houden met de bezwaren van de landbouw en bekijken hoe we de gevolgen voor de landbouw kunnen minimaliseren, maar we moeten ook rekening houden met de bezwaren van de wetenschappers die stellen dat het onderdeel natuur van de ontwikkelingsschets nog versterkt

moet worden om tegemoet te komen aan onze Europese verplichtingen.

Er rust een verpletterende verantwoordelijkheid op alle bewindsvoerders en op dit parlement. Als we bijvoorbeeld onder druk van de landbouw het onderdeel natuur afzwakken of op de lange baan schuiven, dreigt het tot een botsing te komen. We kunnen wel streven naar een eensgezind Vlaams standpunt, maar als we hiermee tegen de Europese muur botsen, dreigt de hele ontwikkelingsschets, inclusief de economisch zeer belangrijke uitdieping van de Westerschelde, naar af gestuurd te worden. Dit risico mogen we niet lopen.

Ik stel voor tijdens de hoorzittingen de wetenschappers de kans te geven hun verhaal te doen. We moeten de hoorzittingen afwachten vooraleer een definitief standpunt wordt ingenomen.

We moeten maximaal rekening houden met de belangen van de landbouwers, maar we kunnen het ons niet permitteren een ontwikkelingsschets voor te stellen die de Europese toets niet doorstaat, en bijgevolg gemakkelijk onderuit kan worden gehaald door de Nederlandse Raad van State of de Europese Commissie.

Ik hoop dat we lering trekken uit de gebeurtenissen rond het Deurganckdok en de Westerscheldecontainerterminal. Een verwittigd man is er twee waard. Laat ons van bij de aanvang van dit dossier proberen de Europese natuurbehoudwetgeving correct te volgen en het onderdeel natuur niet uit te stellen, maar integraal op te nemen in de ontwikkelingsschets.

De voorzitter: De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme: Mijnheer de voorzitter, het pleidooi van de heer Denys voor de haven van Gent kunnen we onderschrijven, vanuit het oogpunt – zoals ook gezegd door mevrouw Schauvliege – dat er noodzaak is aan modernisering en een nieuw concept voor de toegang tot de haven. Dit is cruciaal voor het belang van de haven van Gent.

Mijnheer Denys, dit komt ook tot uitdrukking in de tekst van het regeerakkoord die u hebt geciteerd. Door naar deze tekst te verwijzen, geeft u al

Voorhamme

een deel van het antwoord. In het regeerakkoord is niet voor niets een timing vastgelegd voor deze problematiek. Voor alle duidelijkheid, ik ben voorstander van het volgen van de timing.

De ontwikkelingsschets maakt deel uit van een reeks afspraken uit de vorige legislatuur, die in niet geringe mate werden beïnvloed door de resolutie die het Vlaams Parlement heeft goedgekeurd en de drie pijlers van de langetermijnvisie en de ontwikkelingsschets aangeven.

Vooral Vlaanderen dringt aan op een strikte timing. Een belangrijk onderdeel van de discussie de voorbije maanden ging over het al dan niet ge loofwaardig engagement van Nederland om een zeer strikte timing te kunnen handhaven. Deze discussie is trouwens nog lang niet afgerond. Alhoewel we de indruk kunnen krijgen dat de mogelijkheid bestaat – zoals ook door de minister gezegd – tegen het einde van het jaar een akkoord te bereiken met Nederland over de principes van de ontwikkelingsschets, blijft argwaan over de daaropvolgende procedures die moeten leiden tot de concrete uitwerking van de ontwikkelingsschets.

We moeten zeer behoedzaam omgaan met de bijzonder voorzichtige, maar geslepen piste die we hebben opgesteld. Aanvankelijk zegden sceptici in Vlaanderen dat dit een werkwijze was waarbij we ons al op voorhand overgaven aan de vijand. De Nederlanders begrepen waarschijnlijk niet goed waarom we die tactiek hanteerden. Vandaag stellen we vast dat de Nederlanders een beetje radeloos zijn geworden, omdat alle argumenten die ze hebben geformuleerd om de verlangens van Vlaanderen op de lange baan te schuiven, niet meer steekhoudend zijn.

Het enige plezier dat we de Nederlanders kunnen doen, is blijk geven van een gebrek aan eensgezindheid in Vlaanderen en over fundamentele onderdelen van mening verschillen. Als we het over essentiële punten voor de uitwerking van de ontwikkelingsschets fundamenteel oneens zijn, kunnen de Nederlanders terecht twijfelen aan onze geloofwaardigheid. Er kan dan de grootste twijfel ontstaan of de uitvoering er wel zal komen.

Ik wil hierop wijzen, omdat we in dit proces – dat al twee jaar loopt en is opgesteld vanuit een sluwe

Vlaamse strategie – moeten vermijden dat alles te grabbel wordt gegooid. Daar wordt niemand beter van. Het is een beetje verkeerd te spreken van de Antwerpse haven, we zouden het beter de Vlaamse haven noemen. Een groot deel van de trafiek zal zich in toenemende mate afspelen op het grondgebied van het Waasland. Als het gaat over de nautische toegankelijkheid ontstaat dikwijls begripsverwarring. De nautische toegankelijkheid in het kader van de ontwikkelingsschets heeft te maken met het Schelde-estuarium stricto sensu. Als het gaat over de nautische toegankelijkheid van onze havens, hebben we te maken met de toegang tot de havens. Ook in het Vlaams Havendecreet wordt wel degelijk een onderscheid gemaakt tussen zee-sluisen en maritieme toegangswegen.

De haven van Gent – wat tot enige tijd geleden ook kenmerkend was voor de Antwerpse haven – ligt volledig achter sluisdeuren. In het debat moeten we een onderscheid maken tussen de problematiek van de sluisen en de infrastructuur die erachter ligt en de nautische toegankelijkheid van het gebied voor de sluisen. Hier gaat het over het laatste.

Als wordt gesproken over het sluisencomplex voor het kanaal Gent-Terneuzen moeten Vlaanderen en Nederland een akkoord bereiken. In zoverre is er een parallellisme, het gaat ook over een overeenkomst tussen de twee landen. Ik denk dat dit minder controversieel is dan de nautische toegankelijkheid via de Schelde, omdat het minder implicaties heeft voor andere fenomenen zoals de natuurlijkheid – wat een heikel punt is – en de veiligheid.

Het is belangrijk de dingen niet op een hoopje te gooien en als één dossier te behandelen, want het gaat niet over één dossier. De nautische toegankelijkheid van de Schelde is al complex genoeg. Het zou bijzonder slecht zijn de situatie nog complexer te maken. Ik hou een pleidooi om het belang van de haven van Gent en de toegankelijkheid van het kanaal Gent-Terneuzen niet uit het oog te verliezen, maar we mogen de dossiers niet samenbrengen in één overeenkomst met Nederland.

De haven van Gent heeft veruit de hoogste toegevoegde waarde per ton, maar we moeten dit juist inschatten. Mijnheer Denys, u moet oppassen met dergelijke gegevens, want in gespecialiseerde havenkringen is dit een pleidooi tegen het belang van Gent als haven stricto sensu. Gent is een belangrijk industriegebied dat niet kan bestaan zonder het

Voorhamme

water dat er is. Als verladingsinstrument, als haven als transportonderdeel, is Gent veel minder belangrijk. De haven van Gent bestaat in grote mate door de industrialisatie, en heeft niet hetzelfde gewicht als transportschakel. Daarom mogen we de zaken niet op een hoopje gooien.

Het zwaartepunt van de haven van Zeebrugge ligt bij het transport. Dit is ook zo voor de haven van Antwerpen. Voor de haven van Gent is dit niet zo, wat niet betekent dat het een onbelangrijk gebied is. Er moet rekening worden gehouden met de specifieke karakteristieken, maar het is niet goed altijd een lineaire vergelijking te maken.

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, ik wil kort reageren op twee punten van de interpellatie van de heer Denys.

Het vorige Vlaams Parlement heeft in dit dossier een belangrijke rol gespeeld om een aantal problemen op te lossen. Voor het Deurganckdok werd een debacle vermeden en er werd gesteld dat dergelijke zaken ook in de toekomst niet meer mogen gebeuren.

Het lange voorbereidende werk resulteerde in de resolutie waarin de drie pijlers op elkaar werden afgestemd. De pijlers houden elkaar overeind, dus als aan één pijler wordt gemorreld, worden ook de andere pijlers onderuitgehaald. Deze analyse heeft niets te maken met het grotere belang dat we als groenen zouden hechten aan natuur.

Het ging over een noodzakelijk evenwicht om het dossier van het Deurganckdok te deblokken en verdere ontwikkelingen – en we kunnen bediscussieren hoe ver die moeten gaan – mogelijk te maken.

Ik stel vandaag vast dat twee regeringspartijen één van de drie pijlers onderuithalen. De minister-president en – vergeef me het woord – de Boerenbond-lobby binnen CD&V lopen voorop, en de heer Denys zegt dat de VLD voor een groot deel de oplossingen voor de pijler natuurlijkheid in vraag stelt. Eigenlijk wordt gevraagd om de zaak te stoppen en om tegen Europa te zeggen dat het niet doorgaat.

Ik weet waarover ik spreek. Ik ken het dossier een klein beetje en weet waar het mis is gelopen. Als we vandaag de pijler natuurlijkheid onderuithalen, mogen we ontwikkelingen – of het nu ten voordele is van Gent, Antwerpen of Linkeroever – vergeten. Als we niet naar Europa luisteren en toch voortzetten, weet iedereen waar het dossier zal eindigen, en zal het niet meer opgelost kunnen worden met een nooddecreet-bis.

Ik wil ervoor waarschuwen dat, als we doen wat minister-president Letermé heeft vooropgesteld, we moeten weten dat dit grote gevolgen zal hebben. Denk goed na vooraleer de pijler natuurlijkheid wordt onderuitgehaald. Uiteraard zijn er begeleidende maatregelen nodig voor de landbouw, maar daar gaat het nu niet over. Ik weet ook wat in Kruibeke nodig is. Als we een pijler in vraag stellen, moeten we weten wat voor Antwerpen, het Waasland of Gent de gevolgen zijn.

In het verhaal over Gent stoort me – en als lid van de oppositie kan ik het sterker zeggen dan de collega's van de meerderheid – de interne wafelijzerpolitiek. Er wordt een mogelijke sluis aangekondigd aan het einde van het Deurganckdok, dus moet Gent een beslissing hebben over een tweede sluis. Die interne wafelijzerpolitiek is het failliet van de Vlaamse havenpolitiek.

Ik geef een voorbeeld van de kerktorenpolitiek. In het ruimtelijk structuurplan van Oost-Vlaanderen werd de Waaslandhaven vergeten, het was een witte vlek. Alsof dat gebied niet tot Beveren en Oost-Vlaanderen behoort. Het werd vergeten, omdat het Oost-Vlaams bestuur te sterk gefixeerd is op Gent. Een stukje van Oost-Vlaanderen, weliswaar in het uiterste noordoosten van de provincie, was een witte vlek.

De discussie over het belang van de havens van Gent en van Antwerpen leidt soms tot een kerktoren- of een wafelijzerpolitiek. Ik waarschuw iedereen dat deze dossiers op die manier nooit gedeblokkeerd zullen geraken.

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, ik zou even willen reageren op de woorden van de heer Stassen. Hij heeft hier namelijk een aantal elementen naar voren gebracht die tijdens het vorige week gehouden debat niet aan bod zijn gekomen.

Caluwé

De heer Stassen legt de minister-president, die vorige week een aantal vragen over zijn bevoegdheid als minister van Landbouw heeft beantwoord, woorden in de mond. De minister-president heeft verklaard dat het opgestarte proces leemtes vertoont en dat de vorige beleidsploeg de effecten op alle betrokken actoren, met inbegrip van de landbouwsector, onvoldoende heeft onderzocht. Hij heeft er tevens op gewezen dat de landbouwsector onvoldoende bij het proces is betrokken. De minister-president heeft tegelijkertijd aangekondigd dat de effecten op alle actoren, ook hier met inbegrip van de landbouwsector, zouden worden onderzocht. In het licht van een toekomstige definitieve beslissing is dit van groot belang.

Uit de woorden van de heer Stassen kan ik reeds afleiden welke retoriek zijn fractie zal hanteren eenmaal een finaal besluit is genomen. Groen! zal ongetwijfeld verklaren dat niet in voldoende natuurgebied wordt voorzien. Dit kunnen we vandaag eigenlijk al vaststellen. (*Opmerkingen van de heer Jos Stassen*)

Blijkbaar zijn sommige mensen en instituten in staat om op voorhand te bepalen wat op Europees niveau zal worden gezegd. Dit is vergelijkbaar met een advocaat die zijn cliënt op voorhand het besluit van een rechter kan meedelen.

De drie pijlers blijven gehandhaafd. Gedurende het hele proces is onderzocht in welke mate deze pijlers met elkaar verbonden zijn. Uit dit onderzoek is gebleken dat we over verschillende opties beschikken en dat elke pijler op een minimale of op een maximale wijze kan worden ingevuld. De hoorzittingen en de daaropvolgende debatten zullen aantonen hoe alle aspecten van dit dossier kunnen worden ingevuld. Hoewel we nog niet weten welke beslissing de Vlaamse Regering uiteindelijk zal nemen, weten we nu reeds hoe Groen! zal reageren.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik zal het zeer kort houden. Als zevende spreker in een debat met maximaal vijf sprekers, ben ik eigenlijk het Reglement reeds aan het overtreden.

Ik vind het pleidooi van de heer Denys bijzonder evenwichtig en sympathiek. Het bestuur van de

Antwerpse haven noemt Gent niet zonder reden 'a friendly port'. Ik neem aan dat alle aanwezige Oost-Vlaamse volksvertegenwoordigers zich bij de vriendelijke teneur van zijn toespraak kunnen aansluiten. Ik vind het bijzonder sympathiek dat hij voor zijn eigen haven opkomt. Ik wil zijn pleidooi dan ook ten volle steunen. Als Antwerpenaar ben ik van mening dat de haven van Gent, die in hoofdzaak een industriële haven is, alle toekomst- en ontwikkelingskansen moet krijgen die ze verdient. Dit betekent dat de haven van Gent recht heeft op een tweede zeesluis.

In tegenstelling tot de heer Voorhamme, ben ik steeds voorstander van een grote koppeling van dossiers geweest. We zouden alles eigenlijk in een grote pot moeten gooien en als geheel naar de onderhandelingen met de Nederlandse overheid moeten meenemen. Ik bedoel dat we tegelijkertijd zouden moeten pleiten voor een tweede sluis te Gent, voor een verregaande verdieping van de Westerschelde en voor een onmiddellijke ontsluiting van de IJzeren Rijn. Tegelijkertijd zouden we trouwens nog een aantal andere eisen in verband met transportdossiers op tafel kunnen gooien.

In ruil voor dit alles zouden we ons dan moeten buigen over een aantal dossiers waarin de Nederlandse regering de rol van vragende partij speelt. De Nederlandse overheid wil het loodsverdrag herzien, streeft naar de aanleg van de goederenspoorlijn 11, die de havens van Moerdijk en Vlissingen zou ontsluiten, vraagt ons de HST volgens een door hen vastgelegd traject aan te leggen en vraagt om een ontsluiting van de Westerscheldetunnel op het Oost-Vlaams wegennet. We hebben elkaar met andere woorden heel wat te bieden.

Op een ander vlak kan ik de heer Voorhamme evenwel volgen. Ik volg hem niet omdat hij een Antwerpenaar is, nog minder omdat hij een socialist is, maar wel omdat hij ditmaal gelijk zou kunnen hebben. We moeten namelijk uit de brand kunnen slepen wat er politiek uit de brand te slepen valt. Op dit vlak dienen zich een aantal mogelijkheden aan. De heer Voorhamme heeft er terecht op gewezen dat we op het einde van dit jaar voor het eerst een beslissingsmoment zullen kennen. Aangezien dit heikele dossier al drie tot vier jaar aansleept, moeten we dit moment aangrijpen.

Op die manier zouden we de haven van Gent helpen. Indien de haven van Gent toegankelijker

Penris

wordt, zal de tweede zeesluis hierop perfect aansluiten. Daarom steunen wij het uitdiepingsscenario. Tijdens zijn toelichting van het voorstel van resolutie zal de heer Wymeersch hier nog uitdrukkelijk op terugkomen.

Wat de diepgang betreft, gaat het hier trouwens om een minimumscenario. We pleiten voor een verdieping tot 13,1 meter. Gezien de huidige evolutie van de scheepsbouw, zouden we eigenlijk 14,5 of misschien zelfs 16 meter nodig hebben. We pleiten voor een diepgang van 13,1 meter in de hoop de verdiepingswerken binnen een zo kort mogelijke termijn te realiseren. Voor onze Vlaamse havens gaat het om een politieke en diplomatieke opportuniteit die we de voorbije vijf jaar nooit hebben gehad. Dit is dan ook de reden waarom ik hier eenmalig van mijn principieel discours wil afstappen en als nationalist een socialist wil volgen.

De voorzitter: Dames en heren, ik stel voor dat de heer Wymeersch nu zijn voorstel van resolutie even toelicht.

De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer de voorzitter, ik zal trachten het kort te houden. In feite hebben de vorige sprekers de algemene bespreking van het voorliggend voorstel van resolutie daarnet al aangevat. Dit is logisch. Deze gewichtige problematiek stelt zich immers in het Vlaams Parlement en op het terrein.

De voorbije veertien dagen zijn in dit verband een aantal parlementaire initiatieven genomen. Een aantal interpellatieverzoeken zijn ingediend, maar het Bureau van het Vlaams Parlement heeft ze niet allemaal ontvankelijk verklaard.

Ook op het terrein beweegt heel wat. De heer De Meyer heeft daarnet terecht opgemerkt dat er onenigheid is. Ik vind dit een iets te zwaar woord. Ik heb het liever over een zekere dissonantie tussen de uitlatingen van de minister-president, binnen de Vlaamse Regering ook bevoegd voor het landbouwbeleid, en de minister van Openbare Werken, die – terecht of ten onrechte – aan een tot december 2004 lopende termijn vasthoudt. De minister-president heeft de mogelijkheid opengelaten dat het iets later zou kunnen worden.

Op het terrein heerst onrust. Enkele weken geleden heb ik, overigens in het gezelschap van de heer De Meyer, een aantal hoorzittingen en informatieavonden over dit thema bijgewoond. De vertegenwoordigers van ProSes hebben de onrust toen in de hand gewerkt. Ze hebben zelf toegegeven dat hun voorstellen, hoe uitgebreid ze ook mogen zijn, eigenlijk nog niet volledig zijn. Ze hebben toegegeven dat zich met betrekking tot de landbouwsector nog een aantal hiaten voordoen. Ook voor de gemeentebesturen is er nog heel wat onduidelijkheid. Bepaalde gemeentebesturen zijn van heel de opmaak en van het proces gewoonweg nog niet op de hoogte. Er is trouwens niet enkel onduidelijkheid. Soms spreken de betrokkenen elkaar tegen. Ik heb de plannen tijdens een informatieavond door een natuurvereniging weten afkraken en door een andere natuurvereniging weten bewieroken.

We moeten deze onvolkomenheden en onduidelijkheden wegwerken. Tijdens de hoorzittingen en informatieavonden is gebleken dat er geen evenwicht is. ProSes gaat uit van de drie pijlers die moeten worden bereikt, met name de natuurlijkheid, de toegankelijkheid en de veiligheid. ProSes tracht een evenwicht tussen als onlosmakelijk verbonden beschouwde pijlers te bereiken. Dit evenwicht is er evenwel niet.

Heel wat mensen hebben de indruk dat een van de drie pijlers, namelijk de natuurlijkheid, is aangewend om bepaalde doelen te bereiken. Eigenlijk is eerst bepaald wat moet gebeuren en is de studie aan dit doel aangepast. Dit is de indruk die een aantal werkstukken van ProSes wekken.

De landbouwsector is een wezenlijke speler op het terrein. Deze sector is niet bij de opmaak van het dossier betrokken. In juni 2004 hebben twee landbouworganisaties de procesmanager van de opdrachtgevende overheid te Bergen op Zoom schriftelijk bedankt voor de allereerste uitnodiging die ze omstreeks die tijd hadden ontvangen om een afsluitende werkvergadering met de bij het, overleg betrokken partijen bij te wonen. Dit voorbeeld toont aan dat er ergens iets is misgelopen. De minister-president heeft verklaard dat hij de situatie wil rechtzetten. Heel wat aspecten van de landbouwproblematiek zijn momenteel nog niet onderzocht.

Op het terrein is verwarring ontstaan over de nog aan te snijden overstromingsgebieden. Niemand

Wymeersch

weet exact over welke overstromingsgebieden het gaat, waar ze gelegen zullen zijn en hoe ze zullen worden afgebakend.

ProSes heeft op dit vlak trouwens heel wat onduidelijkheid veroorzaakt. Zo is er onduidelijkheid over de nomenclatuur en over het slibdossier. Hoewel er praktisch nooit naar wordt verwezen, is dit dossier ontegensprekelijk en onlosmakelijk met de problematiek van het Schelde-estuarium verbonden.

Wat het landbouwdossier zelf betreft, wil ik erop wijzen dat nog geen enkele aanzet tot het opstellen van een landbouweffectenrapport is gegeven. Dit zal binnenkort pas gebeuren. Ik blijf er nochtans bij dat we de verschillende plannen niet van elkaar mogen loskoppelen. We moeten alle plannen op een rijtje durven zetten en vervolgens de juiste beslissing proberen te nemen. Momenteel zijn er nog te veel vraagtekens over de kosten-batenanalyse.

Ik wil het hier ook even over het veiligheidsaspect hebben. Het zal allicht niemand hebben verbaasd dat ik iets langer bij de landbouwproblematiek ben blijven stilstaan. De mensen die de studie hebben uitgevoerd, kunnen ons niet verzekeren dat de bouw van een stormstuw in de nabije toekomst al dan niet overbodig zal zijn. De heer De Meyer kan dit trouwens bevestigen. Tijdens de reeds aangehaalde informatieavonden vertellen de mensen van ProSes dat er sowieso een stormstuw moet worden gebouwd. Voor hen staat dit los van het aanleggen van overstromingsgebieden. Bovendien zou het onmiddellijk bouwen van een stormstuw het aanleggen van nieuwe overstromingsgebieden niet langer noodzakelijk maken. Het spreekt voor zich dat dergelijke uitspraken vragen oproepen. De mensen op het terrein vragen zich af waar de Vlaamse Regering, het Vlaams Parlement en al die studiegroepen eigenlijk mee bezig zijn.

Op dit ogenblik ontbreekt de rechtszekerheid duidelijk. Wie recent een bouwgrond heeft aangekocht en een door AWZ geattesteerde bouwvergunning heeft gekregen, heeft nog geen zekerheid. Bepaalde percelen die een gunstig advies hebben gekregen, zouden alsnog in een overstromingsgebied terecht kunnen komen. Allerlei mensen, met inbegrip van vertegenwoordigers van gemeentebe-

sturen, hebben hun zware twijfels bij deze situatie reeds geuit.

Volgens de heren Martens en Stassen gaat het allicht om een Europese verplichting die Vlaanderen moet naleven. Dit dossier blijft steeds terugkomen. Ik heb de indruk dat bepaalde mensen de Europese richtlijnen gebruiken als een paraplu waaronder ze zich kunnen verschuilen telkens het hen goed uitkomt.

Ik zou de heer Stassen erop willen wijzen dat zijn partij in verband met twee andere dossiers niet bereid is om de Europese standpunten over te nemen of na te leven. Ik denk hierbij aan de sector van de suikerbietenteelt en aan de afschaffing van de wet-Major. In dit verband heeft Groen! de Europese Commissie eenvoudigweg gevraagd haar huiswerk opnieuw te maken.

(Opmerkingen van de heer Jos Stassen)

Mijnheer Stassen, indien het u goed uitkomt, gebruikt u het Europees niveau als een paraplu. Zo zal het altijd blijven. U verwijst constant naar habitatrichtlijnen en vogelrichtlijnen. Ik heb steeds gedacht dat wij volksvertegenwoordigers zijn, maar van sommige aanwezigen neem ik aan dat het eerder vogelvertegenwoordigers zijn. *(Gelach Rumoer)*

Het gebeurt geregeld dat een bepaalde categorie mensen bijzonder hard wordt getroffen. Dit is niet de eerste keer dat we hiermee worden geconfronteerd. Het gaat hier vaak over habitatrichtlijnen. Een habitatrichtlijn voor de mens heeft de Europese Commissie echter nog niet uitgevaardigd. *(Rumoer)*

Het gaat hier ook vaak over begeleidende maatregelen. Op het terrein komen deze bepleite begeleidende maatregelen er eigenlijk op neer dat de landbouwsector met een aalmoes wordt gepaaid.

Ik zou hier even willen verwijzen naar wat de heer Martens vorige week in de subcommissie voor Landbouw en vandaag in de pers heeft verklaard. Volgens het Vlaams regeerakkoord moet nog 38.000 hectare aan natuurgebied worden gerealiseerd. *(Opmerkingen)*

Ik zou de heer Martens ook graag eens horen pleiten voor het realiseren van 750.000 hectare landbouwgrond. De verwezenlijking van deze gronden

Wymeersch

is eveneens in het RSV opgenomen, maar in dit verband is de eerste stap nog steeds niet gezet. Wij hebben in het Vlaams Parlement altijd gezegd dat we een aantal zaken willen koppelen: we willen niet meer weten van de inname van landbouwgrond zolang er geen begin wordt gemaakt met de afbakening van de 750.000 hectare agrarisch gebied.

In ons voorstel van resolutie vragen we rekening te houden met het eenparig goedgekeurde scenario voor de uitdieping van de Schelde, het kwantitatieve en kwalitatieve behoud van het landbouwareaal in de betrokken regio en ook van maximaal rekening te houden met het wooncomfort van de inwoners van de regio. We willen de mensen rechtszekerheid geven. Dit zijn logische uitgangspunten.

Mijnheer Voorhamme, ik veronderstel dat u het voorstel van resolutie zult lezen. *(Opmerkingen van de heer Voorhamme)*

Aan een eerste vraag is de minister-president al gedeeltelijk tegemoet gekomen door duidelijkheid te verschaffen over de effecten op de landbouwsector. Wij vragen af te stappen van een kortetermijnvisie, want de huidige voorstellen vormen een kortetermijnvisie. We moeten verder durven kijken dan onze neus lang is.

We vragen de koppeling van het dossier van het Schelde-estuarium aan de actualisatie van het Sigmaplan en het slibdossier. We moeten toch ergens heen met het al dan niet zwaar vervuilde slib. We wensen de bouw van een stormvloedkering op korte termijn niet uit te sluiten.

De bewoners en de betrokkenen hebben maar gedurende een zeer korte tijd inspraak gehad. We vragen een extra informatie-en inspraakronde.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, de interpellatie van de heer Denys toont aan dat het een goede beslissing is een hoorzitting te organiseren. Tijdens de hoorzitting kunnen een aantal zaken ook verfijnd of rechtgezet worden. Het is niet aan mij om ProSes of andere studies toe te lichten of recht te zetten. De opgestarte pro-

cedure was de voorbije jaren zeer arbeidsintensief. Er werd ook verwezen naar het OAP en ProSes. Er werd hard gewerkt aan het dossier.

Ik ben minister sinds 22 juli 2004. Ik heb alle betrokken partijen reeds ontmoet, zowel de havensector als de milieu- en landbouworganisaties. Ik heb ook een onderhoud gehad met de Nederlandse minister van Landbouw Veerman en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Schultz van Haegen, die binnenkort bevalt en in dit dossier wordt vervangen door minister van Verkeer en Waterstaat Peijs.

Tijdens het contact met Nederland hebben we bekeken of de afgesproken timing aangehouden kan worden. Mijn Nederlandse collega's hebben bevestigd dat tegen eind dit jaar een politieke beslissing genomen kan worden. Ik blijf dus optimistisch dat we in dit belangrijke dossier een belangrijke stap vooruit kunnen zetten.

Jaren geleden heb ik het genoeg gehad deel uit te maken van de Havencommissie. Ik denk dat de tijd voorgoed voorbij is dat de havens elkaar in de haren vliegen. Uit mijn contacten met de verschillende havens blijkt dat ze de complementariteit van de havens beklemtonen. Ik hoop dat de wafelijzerpolitiek, die vroeger misschien werd toegepast, voorgoed tot het verleden behoort en we met veel wijsheid kunnen bekijken wat de verschillende havens nodig hebben en hoe we dit kunnen financieren.

De prioriteiten zijn al lang duidelijk. Als we alles op een rijtje zetten, denk ik dat het onmogelijk allemaal te financieren is door het gewest. We moeten zoeken naar PPS-formules en andere middelen om de grootste prioriteiten financieel rond te krijgen.

De ontwikkelingsschets 2010 is een ambtelijke studie. Er is een consultatieronde gebeurd en we houden hierover ook nog een hoorzitting. Als minister van Leefmilieu zal ik op een bepaald moment uitspraken moeten doen, dus leg ik nu best enige terughoudendheid aan de dag bij het beantwoorden van bepaalde vragen, om alles volledig objectief en neutraal te laten gebeuren. Collega's, ik denk dat jullie dit volmondig kunnen bijtreden.

Er werden al een aantal antwoorden gegeven op de vragen van de heer Denys, maar ik wil alles toch nog eens overlopen.

Peeters

Bij de vraag over de tweede sluis werd al verwezen naar het regeerakkoord. Hierin staat: 'We ondersteunen het reeds ingezette proces dat moet leiden tot de verbetering van de maritieme toegang van de haven van Gent, de bouw van de tweede zeesluis, en zullen deze legislatuur de studies, het beslissingstraject en de besprekingen met Nederland hierover afronden.' Het is mij toevertrouwd dit regeerakkoord uit te voeren.

In het regeerakkoord staat ook duidelijk: 'We zorgen voor de verdieping van de Schelde tot 13,1 meter getijongebonden vaart, conform de resoluties over het Schelde-estuarium van het Vlaams Parlement en het memorandum van Vlissingen. Voor het einde van 2004 willen we de gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse politieke beslissing daartoe rond krijgen, zodat de verdieping zonder verder tijdsverlies en in volle rechtszekerheid kan worden gerealiseerd en de natuurwaarden en de veiligheid in het Scheldebekken worden versterkt.'

Dit staat in het regeerakkoord met een duidelijke timing: deze legislatuur voor de tweede sluis, eind 2004 voor de politieke beslissing over de verdieping van de Westerschelde. Hieruit moeten we concluderen dat de maritieme toegang tot de haven van Gent en de bouw van de tweede zeesluis in Terneuzen geen deel uitmaken van de gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse politieke beslissing die voor het einde van 2004 moet worden genomen over de ontwikkelingsschets.

Ik denk dat de koppeling, om verschillende redenen, niet de juiste weg is. In de resolutie van het Vlaams Parlement van 15 mei 2001 wordt gesproken over de verdieping van de Westerschelde, maar er wordt geen binding gemaakt met de problematiek van Gent-Terneuzen. Mijnheer Denys, ook in het memorandum van Vlissingen van 4 maart 2002 wordt er geen melding van gemaakt. Het zou zelfs niet verstandig zijn de binding te maken. Als we in de onderhandelingen met Nederland een nieuw element inbrengen, zal dit niet enkel de onderhandelingen extra bemoeilijken, maar het kan ook een alibi zijn om wat moeizaam tot stand is gekomen te laten stranden.

Het is een heel gevoelig proces. Mijn voorgangers en het parlement hebben veel inspanningen gele-

verd. We moeten voorzichtig zijn en de dossiers niet koppelen, wat niet wil zeggen dat we dit dossier niet verder met Nederland moeten aanpakken.

Een aantal belangrijke personen, met name gouverneur Balthazar en commissaris van de Koningin Van Gelder, zetten zich in voor het dossier. Zij hebben een rapport ingediend. Ook tijdens mijn bezoek aan Middelburg heb ik kunnen vaststellen dat de relaties tussen Zeeland en Gent heel goed zijn. We moeten het rapport van gouverneur Balthazar en commissaris Van Gelder, dat zich steunt op veel onderzoek, grondig bekijken. Het gaat onder meer over de nautische toegang. We moeten in dit dossier acties ondernemen, maar we koppelen de dossiers niet.

Er zijn natuurlijk ook nog andere dossiers, bijvoorbeeld de IJzeren Rijn en de Grensmaas. We hebben belangrijke zaken te bespreken met onze noorderburen. Ik heb vrijdag nog telefonisch contact gehad met de Nederlandse minister van Landbouw over de Grensmaas, want ook in dit dossier moeten we stappen vooruit zetten.

Ik zal zeker nog de gelegenheid hebben om de begroting van Openbare Werken toe te lichten. Bij de opmaak van de begroting voor 2005 hebben we 17 miljoen euro ingeschreven voor het uitbaggeren van het kanaal Gent-Terneuzen. Naast de vermelde belangrijke dossiers moeten we ook dringend ingrijpen omdat er 1,5 meter slib is opgestapeld. Als we dit niet snel oplossen, kunnen er problemen ontstaan. Laat ons hopen dat nooit een schip vasmaakt en niet kan worden losgetrokken, want dit zou verschrikkelijke consequenties hebben voor de kanaalzone en de activiteiten in Gent.

Er werd ook terecht verwezen naar Sluiskil. Ook hierover werd met Nederland gesproken, want voor Nederland zijn een aantal andere dossiers, bijvoorbeeld de diepte van de tunnel in Sluiskil, even belangrijk.

De hoorzitting kan en moet zeer snel plaatsvinden. Ik wil immers niet dat we het tijdschema, dat ook in Nederland mogelijk zou worden gehaald, zouden laten varen. Er is een momentum op het einde van dit jaar. Tijdens de hoorzitting kunnen die drie pijlers en alle elementen die hier ook aan bod zijn gekomen, uitgebreid worden besproken. Ik kijk uit naar die besprekingen.

De voorzitter: De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys: Mijnheer de voorzitter, de wijze waarop het debat wordt gevoerd, verheugt me. Dit is een moeilijk dossier, maar dat is geen reden om er geen debat over te voeren. Wel is het wenselijk dat we dit debat voeren met staatsmanschap. Of men nu behoort tot de meerderheid of tot de oppositie, het gaat hier over het Vlaamse belang. Dit ligt gevoelig. Er is een zekere spanning omdat we niet alles volledig in handen hebben om een akkoord te sluiten. Ik waardeer de woorden van vele sprekers. Ik vind dat de heer Penris een correcte stelling naar voren brengt, maar ik apprecieer iets minder het betoog van de heer Wymeersch. Mijnheer Wymeersch, u weet dat ik een zeer goed contact heb met de landbouwers, maar als men hen alleen maar naar de mond praat, dan zal men nooit moedige beslissingen kunnen nemen wat dit betreft, terwijl die toch zullen moeten worden genomen.

Ik wil iets gelijkaardigs zeggen aan de heer Stassen. Mijnheer Stassen, ik vind het wat ondermaats van u dat u het streven naar een aanpak van de haven van Gent en de ontsluiting afdoet als wafelijzerpolitiek. Ik ben dat van u niet gewoon. Onze Oost-Vlaamse reflex is niet minder groot dan de provinciale reflex bij andere leden, maar we zijn er ons goed van bewust dat onze invalshoek op de eerste plaats het algemene Vlaamse havenbeleid is. De meeste collega's huldigen die aanpak. Dit is dus geen kwestie van wafelijzerpolitiek. Dit draait om de vraag hoe men complementair kan werken en hoe men economische groei sociaal verantwoord tot stand kan brengen, niets meer, maar ook niets minder.

De heer Voorhamme verwees reeds naar de voor geschiedenis en de bewuste passage uit het regeerakkoord. Het begrip 'parallèllisme' moet niet worden begrepen als een koppeling. Dat is essentieel. Dat is ook de essentie van uw betoog, mijnheer de minister. Met parallèllisme wordt bedoeld dat de besprekingen terzake afgerond moeten zijn tegen het einde van deze zittingsperiode. Er is dus 4 à 5 jaar tijd om dit af te ronden.

Het is geenszins mijn bedoeling dat u de besprekingen zou hypothekeren, maar ik zou toch graag hebben dat u ons na uw eerste gesprekken met Nederland een soort termijnplanning zou geven. Ik vraag dit omdat openheid en duidelijkheid me

wenselijk lijken in deze zaak. Zoals u zelf zegt, is er sprake van een heleboel grote infrastructuurwerken, zoals de IJzeren Rijn. Dit gaat niet alleen over goed nabuurschap, maar ook over geld. Ik weet ook dat alleen overheidsgeld dit niet mogelijk gaat maken. Er zal deels een beroep moeten worden gedaan op PPS-formules. De discussie over de tunnel van Sluiskil die mevrouw Schauvliege aanhaalde, zouden we liever op de tweede plaats gevoerd zien, als de verdieping in Antwerpen klaar is.

We willen onaangename verrassingen op het einde van de rit vermijden. We willen een en ander niet hypothekeren, maar we willen op dat vlak niet als laatste van de rij aan de beurt komen. Dat is geen wafelijzerpolitiek. We trachten alleen op een correcte wijze de prioriteiten die er zijn in te vullen. Er moet dus een soort timing komen, wat ons betreft.

Wat hebt u afgesproken met de minister-president? Ik heb mijn betoog beperkt tot het bijna letterlijk citeren van zijn woorden. Ik handel dus als een heel loyaal en trouw lid van de coalitie. Ik heb op mijn tanden moeten bijten, maar het is gelukt. Hij zegt dat hij geen timing kan plakken op de behandeling van de bezwaarschriften. Er zal toch een timing moeten worden afgesproken over de behandeling van de bezwaarschriften zodat we kunnen aantonen dat de regering eensgezind kan onderhandelen. Dat is duidelijk. De hoorzitting moet zo vlug mogelijk worden georganiseerd zodat de timing niet in gevaar komt. De heer Leterme moet in deze niet spreken als minister van Landbouw, maar als minister-president van Vlaanderen. Ik zou dus graag hebben dat u afspraken maakt met uw collega en chef zodat u beiden hetzelfde antwoord geeft. Ik ben bereid om een eensgezind Vlaams standpunt te steunen, maar dan moet de regering eendrachtig zijn.

We bevinden ons in een smalle marge. We moeten rekening houden met Europa. We moeten trouwens een onderscheid maken tussen Europese richtlijnen en zaken die worden besproken door Europa. Ik heb een aantal bezwaren gelezen waarvan ik me niet kan indenken dat er geen onderhandelingsmarge in Europa mogelijk zou zijn. Een aantal bezwaren vallen wel binnen de Europese richtlijnen over natuurbehoud. We moeten de moed opbrengen om ze grondig te onderzoeken. Ik ben ervan overtuigd dat als we rekening houden met de landbouwsector, er ook vanuit die hoek een grote eensgezindheid kan ontstaan.

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, ik herhaal dat we heel omzichtig te werk moeten gaan bij het stellen van een vraag over de pijler natuurlijkheid, want de gevolgen voor het dossier kunnen groot zijn.

In 1995 pleitte de toenmalige minister-president voor een Vlaams havenschap of een samenwerking tussen de grote Vlaamse havens. We hebben dat voorstel altijd gesteund en blijven dat doen. Met een Vlaams havenbeleid kunnen we immers een interne wafelijzerpolitiek vermijden.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog niemand horen pleiten tegen een uitdieping van de Westerschelde. Dat is heel positief. We moeten de nodige inspanningen blijven leveren.

De drie pijlers, veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid, gelden langs deze kant van de Schelde, maar ook in Zeeland. Ik wil zeker de hoorzitting afwachten, maar in elk geval zal de oefening erin bestaan om de drie pijlers aan beide kanten van de oever in evenwicht te houden. Dat zal geen eenvoudige oefening zijn, want we moeten ook rekening houden met de landbouw en de economie.

Mijnheer Denys, ik zal natuurlijk informeren bij de minister-president. Ik blijf heel voorzichtig bij het doen van uitspraken over de bezwaarschriften. Op het vlak van de timing is het enige wat voor mij belangrijk is dat wat in het regeerakkoord staat, namelijk dat tegen het einde van dit jaar een politieke beslissing moet worden genomen samen met de Nederlandse collega's. Ik doe er alles aan om die timing te halen. Na dit gesprek heb ik geen negatieve elementen ontdekt. Hopelijk blijft dat ook zo na de hoorzitting.

De voorzitter: Mijnheer Voorhamme heeft gelijk. We mogen niet dralen. We mogen de Nederlanders ook niet de kans geven ons hetzelfde te verwijten. Uit contacten met Nederland maak ik op dat er intern tussen Zeeland, dat u tracht te gebruiken inzake de haven van Gent, en de andere provincies wrijving en onenigheid bestaat. Ze willen die maskeren door te vragen een ander dossier op tafel te brengen.

De heer André Denys: Mijnheer de voorzitter, ik laat me niet misbruiken.

De voorzitter: Dat beweer ik ook niet. Mijn aanvoelen is wel dat sommige mensen tweedracht willen zaaien omdat ze niet gelukkig zijn met hun compensaties. Dat probleem is er niet aan onze kant.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersproblemen aan de Scheldebrug te Temse

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersproblemen aan de Scheldebrug te Temse.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, bij het begin van deze legislatuur vraag ik opnieuw aandacht voor het aanslepend fileprobleem aan de Scheldebrug op de N16 tussen Bornem en Temse. Er moet volgens mij een beslissing genomen worden over de ontdubbeling van de brug.

We hebben tijdens de vorige legislatuur bij herhaling de aandacht gevraagd voor dit probleem. We werden hierbij door meerdere collega's uit verschillende partijen gesteund. De huidige brug, die bestaat uit tweemaal één rijstrook, kan de verkeersstroom gewoon niet slikken. De N16 Sint-Niklaas-Temse-Mechelen wordt ter hoogte van Temse en Sint-Niklaas op een gewone werkdag gebruikt door respectievelijk 30.500 en 33.900 voertuigen. Daarmee is de N16 de drukst bereden gewestweg van de provincie Oost-Vlaanderen. In het bijzonder is de verkeersdruk erg hoog voor Temse, omdat de Scheldebrug er met zijn 2-x-1-rijstrook-profiel een flessenhals vormt.

Ik heb in het verleden al gevraagd of het geen verstandig idee zou zijn om te onderzoeken of drie rijstroken waarbij de derde 's morgens zou worden gebruikt in de ene richting en 's avonds in de andere richting, tijdelijk geen soelaas zouden brengen. In de loop van de voorbije vijftig jaar is het verkeer enorm toegenomen, terwijl het con-

Meyer

cept van de brug dateert uit 1955. Het vrachtvervoer van en naar de industrieterreinen langs de N16 moet veelal over de Schelde. Ook voor het dagelijkse woon-werkverkeer vanuit het Waasland naar de hoofdstedelijke agglomeratie is deze verbindingsweg de aangewezen route. De dagelijkse files aan de brug zijn tijdverlies en werkverlet voor de werknemers en bedrijven die zijn aangewezen op deze verbindingsweg tussen beide Scheldeoeveren. De sociaal-economische actoren in het Waasland zijn vragende partij om dit knelpunt prioritair aan te pakken. Ik verwijs naar de standpunten van het intergemeentelijk samenwerkingsverband van het Land van Waas, van Unizo, van de Kamer van Koophandel, van de Confederatie Bouw Waasland en van vakbonden. Ook de betrokken gemeentebesturen pleiten al langer voor een betere verkeersafwikkeling op de N16 ter hoogte van de Scheldebrug.

Rekening houdend met het feit dat na een principiële beslissing nog heel wat tijd nodig is voor het concept, de opmaak van het plan en de uitvoering ervan, vraag ik u om op korte termijn een principiële beslissing te nemen voor een betere verkeersafwikkeling op de N16 ter hoogte van de Schelde. Kunt u ons uw standpunt mededelen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik sluit me aan bij de vraag van de heer De Meyer. Dezelfde bezorgdheid leeft in mijn partij. Mevrouw Stevens heeft over dit onderwerp trouwens een schriftelijke vraag ingediend.

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Ik sluit me aan bij de vraag van de heer De Meyer.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Dames en heren, het probleem van de brug te Temse gaat inderdaad reeds vele jaren mee. Al geruime tijd wordt er dan ook aangedrongen op een grondige aanpak van dit probleem. Recentelijk werd er in opdracht van de administratie Wegen en Verkeer Antwerpen een streefbeeldstudie opgemaakt voor de gewestweg

N16. De resultaten van deze studie bevestigen het standpunt van alle betrokkenen, dat stelt dat een capaciteitsverhoging van de N16 over de Schelde te Temse noodzakelijk is. Dat is het eerste belangrijke vaststelling, daar bestaat geen discussie meer over.

Er bestaat wel discussie over de oplossing voor die verhoging. Momenteel onderscheiden er zich twee mogelijke oplossingen. De eerste is het vervangen van de oude brug door een nieuwe brug. De aanleg van een dergelijke nieuwe brug is zeer duur en zou alle verkeer gedurende zekere tijd onmogelijk maken en heeft nog een aantal belangrijke neveneffecten op het vlak van milieu, aanzuiging van extra verkeer, en dergelijke.

Een tweede mogelijke oplossing is de optimalisatie van de capaciteit van de brug door op het brugdek drie rijvakken mogelijk te maken, zodat er in de meest filegevoelige richting steeds twee rijvakken beschikbaar zijn. Momenteel wordt bekeken wat de impact van deze oplossing is op het ophaalmechanisme van de brug; vermits dit de breedtebepalende factor is op de brug. De veiligheid van de fietsers en de ligging van het fietspad zijn hierbij voor mij bepalende factoren. We gaan voor oplossing twee. Een aantal zaken moeten nog worden bekeken. Ik hoop dat dit jarenlange probleem nu snel kan worden afgerond. Mijn schriftelijk antwoord dat ik u laat bezorgen via het commissieantwoord zal dezelfde bewoordingen bevatten.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer De Jos Meyer: Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik onthoud dat u het probleem onderkent en op korte termijn wilt oplossen. Ik begrijp dat u zult kiezen voor een optimalisatie en niet voor een nieuwe brug omwille van de hoge kosten hiervan. U begrijpt, mijnheer de minister, dat ik u hier op korte termijn opnieuw over zal aanspreken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.49 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
SWAP: Subcommissie voor Wapenhandel
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SLAN: Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

